



**Cuestión 3 del  
Orden del Día: Implantación de la Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM) y  
mejora de procedimientos de coordinación de flujo entre dependencias**

**ANÁLISIS DE CAPACIDAD DE PLATAFORMA AEROPUERTO CARRASCO Y PUNTA  
DEL ESTE**

(Presentada por Uruguay)

**RESUMEN**

Esta nota de estudio presenta el Análisis de capacidad de Plataforma de los Aeropuertos de Carrasco y Punta del Este.

**Referencias:**

- Guía para la aplicación de una metodología común para el cálculo de capacidad de aeropuerto y sectores ATC par la región SAM.
- Doc. 9971, Manual de gestión colaborativa de la afluencia del tránsito aéreo. 3ra Edición 2018.

**1. Antecedentes**

1.1 Teniendo como antecedente que en la 11<sup>a</sup> Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/11) celebrada en Montreal del 22 de septiembre al 03 de octubre de 2003, se aprobó la Recomendación 1/1 para el “Respaldo al concepto operacional global ATM”. El aspecto central de este concepto es la necesidad de evolucionar hacia un entorno más colaborativo, según se señala en el informe de la AN-Conf/11 (Informe sobre la cuestión 1 de la orden del día 1.2.1.3):

“Por lo tanto, la meta es una evolución hacia un entorno holístico, de cooperación y colaboración en la adopción de decisiones, en el que las expectativas de los miembros de la comunidad ATFM estarán equilibradas para lograr los mejores resultados basados en la equidad y el acceso”.

1.2 La gestión de la afluencia del tránsito aéreo constituye una actividad exclusiva en la aviación civil, por cuanto conlleva la participación de numerosos actores que poseen necesidades distintas, y en ocasiones, intereses contrapuestos. Cabe destacar la necesidad de contar con un nivel más elevado de capacidades y eficiencia en los aeropuertos, y en lo concerniente a la ATFM, conviene definir un incentivo adecuado en aras de una colaboración eficaz, a tenor de los requisitos de todos los actores y las partes interesadas.

1.3 La medición de la capacidad aeroportuaria y la capacidad del espacio aéreo consideran múltiples y diferentes parámetros y por lo tanto es necesario ser cuidadoso al definir el alcance de cada una de estas capacidades para entender mejor los indicadores a considerar para evaluar cada capacidad.

## 2. **Análisis**

2.1 El concepto CDM en ATFM busca mejorar la gestión de afluencia del tránsito aéreo y de la capacidad aeroportuaria, reduciendo demoras, anticipándose a los eventos a través de una mejor gestión de los recursos.

2.2 Uno de los Principios del ATFM es optimizar la capacidad disponible del aeropuerto y el espacio aéreo sin comprometer la seguridad operacional.

2.3 Actualmente contamos con los estudios de capacidad e sector y de pista, por lo que consideramos necesario efectuar un Estudio de Capacidad de Plataforma de los Aeródromos con características más complejas, debido a que están configurados por una serie de subsistemas altamente conectados entre sí: el Aeropuerto de Carrasco considerado el principal del país y el Aeropuerto de Punta del Este.

2.4 Este último tiene dos particularidades:

- a) Que en su en su programación de vuelos, no se registran vuelos domésticos (nacionales).
- b) su operativa es mayoritariamente de vuelos privados internacionales que responden a la temporada estival del principal balneario del país.

2.5 En el subsistema “Plataforma” se inicia el proceso “vuelo”, que es donde la aeronave recibe como input los servicios para el mismo, así como una vez finalizado este proceso nuevamente se prepara para reiniciar el mismo, convirtiéndose en un proceso cíclico.

2.6 En ambos casos el estudio comenzó por la Descripción de los aeropuertos que actualmente están concesionados, con sus particularidades relevantes referentes a infraestructura y se seleccionó el modelo de cálculo analítico propuesto por Robert M Horonjeff en “Planning and Design of Airports” (2010).

2.7 La interpretación de los resultados en ambos aeródromos una vez finalizado el modelo, se concluyó que con el tráfico actual no existen problemas de falta de capacidad global de estacionamientos, siendo que las características de las aeronaves que solicitan el servicio, no restringen las capacidades de ninguno de los dos aeródromos

## 3. **Conclusiones**

3.1 A partir de los resultados del estudio podríamos considerarlo como base para medir el impacto que tendría en el sistema, un evento no deseado que cualquiera de los dos aeródromos deba afrontar, dando la posibilidad de planificar la mitigación apropiada a esa situación particular.

## 4. **Acciones sugeridas**

4.1 Se invita a la Reunión a tomar nota de la información aquí contenida sobre el Análisis de Capacidad de Plataforma de los Aeropuertos de Carrasco como el de Punta del Este.

-----